



JUNTA DE RELACIONES LABORALES

de la Autoridad del Canal de Panamá

JUNTA DE RELACIONES LABORALES DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Panamá, veinticinco (25) de agosto de dos mil veintiséis (2026).

DECISIÓN N°30/2026

Por la cual se resuelve la Disputa sobre Negociabilidad N°NEG-02/25, presentada por la Unión de Ingenieros Marinos (UIM) contra la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

I. ANTECEDENTES.

El veintiuno (21) de julio de dos mil veinticinco (2025), la Unión de Ingenieros Marinos, representante exclusivo (RE) de la Unidad Negociadora de los Ingenieros Marinos, en lo sucesivo UIM, presentó ante la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá (JRL) una solicitud para la resolución de disputa sobre negociabilidad en contra de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), con fundamento en los numerales 1 y 2 del artículo 102 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, Orgánica del Canal de Panamá y el artículo N° 59 del Reglamento de Relaciones Laborales de la ACP.

Este asunto fue sometido al reparto correspondiente entre los miembros de la JRL el día veintidós (22) de julio de 2025 (f.112), siendo asignado al licenciado Rodolfo Stanziola Sierra como miembro ponente.

Mediante nota JRL-SJ-363/2025 de 22 de julio de 2025 (f.114) se acusó recibo de la presente solicitud a la UIM y se les comunicó a las partes su adjudicación; mediante nota JRL-SJ-362/2025 de 22 de julio de 2025 se le corrió traslado al Administrador de la ACP (f.113); mediante nota CHR-2025-450 de 8 de agosto de 2025 de la señora Jana M. Allen, Gerente encargada de Administración de Relaciones Laborales y Reglamentos.

Mediante Resuelto No.108/2025 de 18 de agosto de 2025, la JRL programó la audiencia para ventilar la presente disputa sobre negociabilidad para el 16 de septiembre de 2025, posteriormente reprogramada para el 15 de octubre de 2025, tal como consta en Resuelto No.116/2025 de 15 de septiembre de 2025. (f.138)

El 7 de agosto de 2025, la Licenciada Kellybeth Fernández, presentó poder especial que le fue conferido por el representante legal de la ACP, para comparecer al proceso arriba enunciado, como apoderado especial. (f.117)

En el acto de audiencia celebrado el 15 de octubre de 2025, el miembro ponente comunicó a las partes la fecha de continuación de la audiencia para el 4 de diciembre de 2025 y para el 30 de octubre de 2025 la diligencia probatoria con los remolcadores híbridos.

Mediante Resuelto No.5/2026 de 27 de octubre de 2025, la Junta suspendió la diligencia probatoria y la continuación de audiencia y se reprogramó para los días 19 y 22 de enero de 2026, respectivamente. (fs.265-266)

El 19 de enero de 2026 se practicó la diligencia probatoria y se recibió solicitud de la UIM de reprogramación de la audiencia fijada para el 22 de

enero de 2026, debido a que requerían la información recabada de la diligencia. (f.312)

Dicha solicitud fue atendida mediante Resuelto N°36/2026 de 20 de enero de 2026, por el cual la Junta resolvió mantener la continuación de la audiencia para el 22 de enero de 2026 con el objetivo de cumplir con las distintas fases correspondientes de alegatos, presentación y práctica de pruebas documentales y/o testimoniales.

Cumplidas las etapas procesales mencionadas, el expediente identificado como NEG-02/25, fue remitido al ponente para su decisión.

II. DE LA SOLICITUD DE REVISIÓN INTERPUESTA POR UIM.

UIM interpuso una solicitud de revisión sobre negociabilidad, de conformidad con el procedimiento establecido en el Acuerdo No. 6 de 5 de abril de 2000, modificado por el Acuerdo No. 70 de 13 de julio de 2020, que regula el procedimiento para la resolución de disputas sobre negociabilidad.

El RE expuso que, durante el mes de junio de 2025, la ACP adquirió y recibió un remolcador nuevo fabricado en los astilleros ARMON en España, denominado "Isla Barro Colorado", el cual incorpora tecnología híbrida y sistemas que, según indicó, no se utilizan actualmente en la División de Recursos de Tránsito.

De acuerdo con lo planteado por el sindicato, la incorporación de dicho remolcador híbrido implica la utilización de equipos y sistemas más complejos, lo que requerirá distintos tipos de mantenimiento por parte de los ingenieros de máquina pertenecientes a la unidad negociadora, así como la exposición a nuevos riesgos operativos. En ese sentido, sostuvo que esta situación supone nuevas asignaciones, funciones y responsabilidades para estos trabajadores.

La UIM manifestó que, ante esta situación, mediante nota N°114-UIM-2025 de 23 de junio de 2025, solicitó a la Administración iniciar un proceso de negociación intermedia, al considerar que la decisión de implementar remolcadores híbridos afecta adversamente las condiciones de trabajo de los ingenieros de máquina. Según manifestó, en dicha comunicación también señaló que la Administración no había proporcionado la información correspondiente a los aspectos negociables relacionados con los cambios decididos unilateralmente, y planteó diversas interrogantes relativas a las condiciones laborales derivadas de la operación de estos nuevos equipos, particularmente en lo referente a procedimientos, capacitaciones y demás elementos necesarios para ejecutar sus labores de forma segura y confiable.

Asimismo, indicó que en dicha nota se advirtió a la Administración que estaba obligada a negociar estos cambios con fundamento en los numerales 1 y 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica de la ACP, el artículo 59 del Reglamento de Relaciones Laborales y el artículo 4 de la Convención Colectiva vigente.

La organización sindical señaló que, mediante carta de 4 de julio de 2025, el gerente interino Juan José Peralta respondió a la referida solicitud indicando que la Administración ejercía su derecho contemplado en la sección 4.04 sobre negociabilidad de la Convención Colectiva, declarando no negociables las propuestas del sindicato y rechazando la solicitud de negociación, al considerar que no se había producido una afectación adversa a las condiciones de trabajo de los ingenieros de máquina.

Ante esta negativa, la UIM acudió a la Junta de Relaciones Laborales para que se determine la negociabilidad de los cambios derivados de la

implementación de los remolcadores híbridos en la División de Recursos de Tránsito.

En la explicación del desacuerdo, el sindicato sostuvo que la implementación de dichos remolcadores implica nuevas funciones, responsabilidades y riesgos operativos para los ingenieros de máquina, quienes según indicó tendrían la obligación de mantener operativos nuevos sistemas eléctricos y mecánicos sin contar con procedimientos establecidos ni con la capacitación adecuada, lo cual podría exponerlos a errores operativos y eventuales sanciones disciplinarias.

Adicionalmente, la UIM desarrolló consideraciones sobre el concepto de mantenimiento, distinguiendo entre mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo, con el propósito de sostener que la Administración habría utilizado un lenguaje incorrecto para describir las funciones que correspondería realizar a los ingenieros de máquina en los remolcadores híbridos.

Con base en lo anterior, la organización sindical concluyó que la implementación de los remolcadores híbridos constituye una medida que afecta adversamente las condiciones de empleo y de trabajo de los ingenieros de máquina, por lo que debe ser considerada materia negociable conforme a la normativa aplicable.

Finalmente, solicitó a esta Junta que:

1. Admita y resuelva la presente solicitud de disputa sobre negociabilidad.
2. Declare negociable la implementación de los remolcadores híbridos en la División de Recursos de Tránsito de la ACP.
3. Ordene a la ACP iniciar un proceso de negociación intermedia con la UIM.
4. Ordene el mantenimiento del status quo hasta que concluya el proceso de negociación correspondiente.

III. CONTESTACIÓN DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ (ACP).

Mediante nota fechada 8 de agosto de 2025, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) dio respuesta al traslado conferido por la Junta de Relaciones Laborales mediante nota JRL-SJ-362/2025 de 22 de julio de 2025, dentro de la disputa sobre negociabilidad identificada como NEG-02/25, presentada por la Unión de Ingenieros Marinos (UIM).

La ACP expuso, en primer lugar, los argumentos planteados por la UIM en su solicitud, señalando que el sindicato sostiene que la operación de los remolcadores híbridos construidos en los astilleros ARMON implicaría que los ingenieros marinos de la División de Recursos de Tránsito trabajen con equipos y sistemas complejos que actualmente no se utilizan en dicha División, lo que requeriría distintos tipos de mantenimiento y los expondría a nuevos riesgos operativos. Según lo indicado por la UIM, esta situación afectaría adversamente las condiciones de empleo y de trabajo de los ingenieros de máquina, quienes tendrían la obligación de mantener operativos nuevos sistemas eléctricos y mecánicos sin contar con procedimientos, capacitaciones ni otros elementos necesarios para realizar sus funciones de forma segura y confiable.

Asimismo, la ACP señaló que, según el sindicato, la implementación de los remolcadores híbridos constituiría nuevas funciones, responsabilidades y riesgos operativos para los ingenieros de máquina. De acuerdo con lo indicado por la UIM, este asunto requeriría la implementación de procedimientos técnicos claros, capacitación especializada, ajustes en compensaciones económicas y redefinición de funciones, aspectos que,

según el sindicato, impactan directamente las condiciones de empleo de los ingenieros de máquina de la División de Recursos de Tránsito.

Posteriormente, la ACP expuso los antecedentes relacionados con las comunicaciones sostenidas entre las partes. Señaló que, mediante carta de 8 de mayo de 2025, identificada como 100-UIM-2025, el secretario general de la UIM solicitó iniciar una negociación basada en intereses, al amparo del artículo 34 de la Convención Colectiva, relacionada con las nuevas tecnologías incorporadas en los remolcadores que se construían en los astilleros ARMON en España, además de requerir información técnica sobre los sistemas de dichos equipos.

Indicó que, mediante carta de 20 de mayo de 2025, la Administración respondió a dicha solicitud señalando que para llevar a cabo una negociación basada en intereses era necesario identificar intereses comunes que promovieran objetivos tales como: la mejora de la calidad y productividad, la eficiencia operacional del Canal y el ambiente de trabajo, y que en la comunicación del sindicato no se había explicado de qué manera su planteamiento cumpliría con esos requisitos. Asimismo, indicó que los nuevos remolcadores construidos en los astilleros ARMON respondían a especificaciones técnicas ya existentes para la operación del Canal y que los ingenieros de máquina contaban con la licencia requerida para realizar funciones de mantenimiento a bordo de estas embarcaciones.

La ACP explicó además que, posteriormente, mediante nota 114-UIM-2025 de 23 de junio de 2025, el sindicato solicitó iniciar una negociación intermedia en relación con los remolcadores híbridos adquiridos por la institución, señalando que dichas embarcaciones incorporaban sistemas y equipos nuevos para los ingenieros marinos y que su implementación representaría cambios en las condiciones de empleo con un efecto más que de poca importancia en los miembros de la unidad negociadora. En esa comunicación, el sindicato también propuso capacitaciones especializadas y compensaciones económicas para los ingenieros que laboraran a bordo de los remolcadores híbridos.

De acuerdo con lo indicado por la ACP, mediante carta de 4 de julio de 2025, el gerente encargado de la División de Recursos de Tránsito respondió a la referida solicitud señalando que los remolcadores híbridos adquiridos por la institución poseen características muy similares a los remolcadores Tractores Azimutales (ATT) que ya forman parte de la flota, los cuales cuentan con motores General Electric 8L-250 y unidades de propulsión Schottel SRP 2020, así como equipos auxiliares con características similares a los ya utilizados por la institución. Asimismo, indicó que dichos remolcadores cuentan con baterías libres de mantenimiento cuyo reemplazo se realiza por medio de los talleres de la ACP, como ocurre con los equipos existentes.

En su nota, la ACP sostuvo que la implementación de los remolcadores híbridos no conlleva cambios adversos de más que de poca importancia en las condiciones de trabajo de los ingenieros de máquina, ya que estos continuarán realizando las funciones descritas en sus respectivas descripciones de puesto. En ese sentido, manifestó que los ingenieros de máquina de la ACP cuentan con la licencia necesaria para trabajar en las embarcaciones de la institución y que incluso operan equipos con potencias y sistemas eléctricos superiores a los utilizados en los remolcadores, como ocurre con las dragas y grúas bajo responsabilidad de dichos profesionales.

La ACP también argumentó que los temas señalados por la UIM, relacionados con capacitación, asignación de trabajo y compensaciones, se encuentran dentro de las facultades de dirección de la Administración, previstas en el artículo 100 de la Ley Orgánica de la ACP y desarrolladas en

el artículo 11 del Reglamento de Relaciones Laborales, que reconocen el derecho de la Administración de asignar y dirigir a los trabajadores, determinar las tareas inherentes al trabajo y establecer los programas de adiestramiento correspondientes.

Adicionalmente, la ACP manifestó que los remolcadores híbridos incorporan tecnologías existentes desde hace tiempo en la industria marítima y que su implementación responde a objetivos operativos y ambientales, tales como la reducción de emisiones y la optimización del uso de motores de combustión. Indicó además que los mantenimientos mayores y correctivos son realizados por los talleres de la ACP o por contratistas certificados, y que se están brindando las capacitaciones y familiarizaciones necesarias al personal que operará estas embarcaciones.

Finalmente, la ACP concluyó que ha actuado conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica de la ACP, los reglamentos aplicables y la Convención Colectiva vigente, por lo que solicitó a la Junta de Relaciones Laborales desestimar la disputa sobre negociabilidad identificada como NEG-02/25.

IV. DE LAS PRUEBAS PRESENTADAS.

Con la presentación de la solicitud de disputa sobre negociabilidad, la UIM aportó como prueba documental el contrato relativo a los remolcadores fabricados en los astilleros ARMON, visible a folios 9 a 105; la Nota N°114-UIM-2025, visible a folios 106 a 109, mediante la cual solicitó a la ACP iniciar una negociación intermedia relacionada con la implementación de remolcadores híbridos; y la respuesta emitida por el ingeniero Juan José Peralta, en representación de la ACP, visible a folios 110 a 111.

Durante el acto de audiencia, la UIM presentó documentación relativa a los riesgos asociados a la cloración inadecuada de agua para consumo humano, visible a folios 148 a 163. Dicha documentación se refiere a posibles riesgos derivados de niveles inadecuados de cloro en el agua, incluyendo contaminación bacteriana, afectaciones respiratorias, irritaciones y otros efectos vinculados a la salud.

Asimismo, la UIM aportó la Decisión N°12/2019 de 10 de abril de 2019, emitida por la Junta de Relaciones Laborales dentro del proceso de Disputa de Negociabilidad N°05-18, visible a folios 164 a 181; así como el fallo de la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia de 9 de julio de 2020, dictado dentro del recurso de apelación interpuesto por la UIM contra dicha decisión, visible a folios 182 a 197.

De igual manera, la UIM presentó documentación relativa a riesgos asociados al uso de baterías de litio en embarcaciones. Dicha documentación contiene referencias a fuga térmica, incendios, explosiones, dificultad de extinción y posibles efectos sobre la seguridad de las personas y la operación de los equipos.

También aportó documentación relacionada con inversores de alto voltaje, sistemas eléctricos y normas vinculadas al régimen laboral especial aplicable a las partes.

Por su parte, la ACP presentó como prueba documental las descripciones de puesto de trabajadores asignados a remolcadores. En dichas descripciones se hace referencia a responsabilidades relacionadas con la operación eficiente, mantenimiento e inspección de la maquinaria de propulsión, espacios de máquinas, equipo electrónico de monitoreo, sistemas automáticos de control, controles neumáticos e hidráulicos, generadores, equipos de distribución eléctrica, sistemas contra incendio y otros sistemas de apoyo encontrados en remolcadores.

Las descripciones de puesto también hacen referencia a programas de mantenimiento conforme a procedimientos operacionales, especificaciones y recomendaciones de fabricantes, manuales de operación y mantenimiento, así como a labores de inspección o recomendación de aceptación de trabajos sobre la maquinaria.

En cuanto a la prueba testimonial, se practicaron las declaraciones de Ricardo Barranco, Marco García, Víctor Waterman, Juan José Peralta y Tomás Lozano.

El testigo Ricardo Barranco declaró sobre su experiencia como jefe de máquina encargado de remolcador y su participación durante la puesta en marcha del remolcador Cerro Cañas en los astilleros ARMON. Se refirió a los equipos instalados en el cuarto de control, incluyendo inversores y baterías de litio. Manifestó que las baterías son marca Corvus y que, según su declaración, cumplen con estándares aplicables. También indicó que, frente a incendios de baterías de litio, los remolcadores cuentan con sistema contra incendio independiente, extractores independientes y sistema de aire acondicionado independiente del remolcador.

Asimismo, declaró sobre la diferencia entre remolcadores ATT y HATT. Indicó que ATT significa "*Azimuth Tractor Tug*" y HATT "*Hybrid Azimuth Tractor Tug*"; señaló que la diferencia entre ambos es la parte híbrida y que los remolcadores híbridos no existían antes en el Canal de Panamá.

Al explicar la parte híbrida, el testigo manifestó que las máquinas y la propulsión son las mismas que las de los remolcadores ARMON. Indicó que la parte híbrida incluye baterías que ayudan a que el remolcador sea más eficiente, y expresó que "*no es una novedad*", sino "*algo que está en el mercado*", que el sistema es automatizado y que el sistema integrado de alarma utiliza los sistemas dependiendo de la condición u operación del remolcador. También señaló que estos remolcadores requieren menos esfuerzo físico del ingeniero, pero más monitoreo de los sistemas. (cfr. f.327)

También declaró sobre el uso de las baterías durante tiempo de espera o "*stand-by*", el ahorro de combustible, el funcionamiento en modo mecánico y la existencia de siete modos de operación. Al ser consultado sobre si consideraba que existía un cambio operacional o material con la implementación de los nuevos remolcadores que afectara el modo, tiempo y lugar de las condiciones de trabajo, respondió negativamente. En cuanto a la comunicación entre capitán e ingeniero, indicó que existe comunicación permanente, que no conoce un protocolo escrito y que se está capacitando a las tripulaciones para ese equipo.

El testigo Marco García declaró que solamente había ido a dos cursos relacionados con los remolcadores híbridos: uno de agua potable y otro de sistema de aire acondicionado; que todavía no había ido a la semana de familiarización; y que solo podía hablar de los cursos a los que asistió, los cuales fueron de dos días. (cfr. f.335)

Sobre el curso de agua potable, manifestó que se habló de una forma de revisar la calidad del agua, pero que eso no se estaba implementando, pues estaban usando botellas de agua. También indicó que no había ido a la familiarización con esos botes, por lo que no sabía si eso se estaba haciendo. Señaló que se habló de un dispositivo para chequear o revisar la calidad del agua y que, si había que agregarle algún químico, se hacía, pero que él no lo vio y que fue más bien informativo. (cfr. f.335)

En cuanto a lo que observó en los remolcadores híbridos, indicó que no había estado mucho tiempo allí, sino únicamente los dos días de la

capacitación; que el espacio *era un poco más reducido* porque *tenía más equipo; que había algunos motores eléctricos debajo de las planchas; y que, para hacer mantenimiento a la centrifuga de combustible, había que quitar una escalera que da hacia el taller.* (cfr. f.336)

También declaró que no podía decir qué establece su descripción de puesto respecto de los remolcadores híbridos. Al ser consultado sobre si consideraba que necesitaba más capacitación, respondió que no podía considerarlo porque todavía no la había tomado, y que tenía que tomar la capacitación para decir si le faltó, si le falta o si estaba bien. Sobre si tenía total dominio respecto de cómo tratar el agua a bordo del remolcador híbrido, respondió negativamente. (cfr. f.337)

A preguntas de los miembros de la Junta, manifestó que pudiera ser asignado a un remolcador híbrido, pero que lo tendrían que capacitar porque son temas nuevos. Indicó que no había hecho los cursos de los motores; que si lo llamaban en ese momento para ir a un híbrido no podía ir porque no había sido capacitado; y que sería irresponsable meterse a un remolcador de esos sin haber pasado por una capacitación. Finalmente, señaló que su oficina no llama a alguien para ir a bordo de un híbrido si no sabe que está capacitado, y que después de ir a la capacitación podría hacer una guardia. (cfr. fs.337, 338)

El testigo Víctor Waterman declaró que su cargo actual es jefe de Máquina Encargado de Equipo Flotante y que sus funciones principales son proveer la disponibilidad de los remolcadores a la operación, proveer el personal a los remolcadores y programar y gestionar los mantenimientos de la flota de remolcadores del Atlántico. (cfr. f.332)

Sobre las funciones de los ingenieros marinos a bordo de los remolcadores, manifestó que consisten en mantener operativos los equipos de acuerdo con la necesidad de la embarcación, incluyendo winches, máquinas principales, generadores, unidad de propulsión y equipos eléctricos; realizar correcciones, evitar fallas, corregirlas y, de necesitar asistencia, solicitarla por medio de la estación de tierra o del jefe de Máquina Encargado de la Flota. (cfr. f.342)

En cuanto a los mantenimientos, indicó que los ingenieros a bordo realizan mantenimientos que permitan que el remolcador pueda seguir operando, que no generen una parada muy larga, y los identificó como mantenimientos de períodos cortos o mantenimientos menores. Agregó que, si se requiere una corrección que interfiera directamente en el equipo, se hace por medio de una solicitud de servicio al supervisor, quien genera la orden de trabajo para talleres o para el contratista representante de la marca del equipo. (cfr. f.343)

Respecto del sistema de baterías de litio de los remolcadores híbridos, declaró que los ingenieros marinos no tienen inherencia directa en ningún tipo de mantenimiento. Indicó que las baterías son un sistema de almacenamiento certificado por clase, de alta potencia y alta seguridad; que se monitorean; que tienen sistema de protección; que el sistema de gestión monitorea voltaje, amperaje y temperatura; y que, ante una sobrecarga, la batería se desconecta automáticamente. (cfr. f.343)

Sobre los convertidores, manifestó que el sistema no genera radiaciones como radio o radares, sino campos electromagnéticos de baja frecuencia, 50/60 Hz armónico, y que no genera radiación ionizante ni microondas, o sea, no son malos para el ser humano, emiten una radiación igual que el Wifi de su casa. (cfr. f.343)

En cuanto a la licencia, declaró que no es necesaria una nueva licencia para realizar funciones en un remolcador híbrido, porque los ingenieros tienen licencia de jefe de Máquina. (fs.343-344)

Sobre capacitación, indicó que la ACP ha capacitado a quienes actualmente realizan guardia en los remolcadores híbridos y que continúan las capacitaciones del personal. Manifestó que la capacitación es variable, que a algunos se les da un período de dos semanas y que, si hay personas que necesitan más tiempo, se les concede. También declaró que la capacitación inició con los contratistas cuando trajeron el primer remolcador híbrido, con capacitaciones en vivo en el remolcador Bastimentos. (f.344)

Respecto de la ventilación o temperatura, manifestó que los remolcadores híbridos no tienen desventajas con respecto a la ventilación en el cuarto de máquina. (f.344)

Sobre voltajes, declaró que en los remolcadores ATT y el resto de la flota se trabaja con 208 voltios; que en los remolcadores híbridos se instaló voltaje de 480 voltios; que también se utiliza un voltaje de 850 DC voltios para los diferentes modos de operación del remolcador; y que esos voltajes están catalogados por la IEC como bajo voltaje. (cfr. f.345)

En relación con la comunicación, manifestó que no debe haber problema de comunicación, porque quienes tripulan son oficiales de marina; que debe haber comunicación entre el cuarto de máquina y el puente de navegación; y que el responsable de la operación sigue siendo el capitán.

Sobre el cloro, declaró que el cloro utilizado es el mismo que se utiliza en casa, en concentración 3.25% o 5.25%, y que, a bordo, no se le adiciona cloro al agua que se consume, porque se entregan botellas de agua al personal. También indicó que la planta de tratamiento de agua potable y el grifo identificado como agua potable no se utilizan.

Al ser consultado sobre cambios en las condiciones de trabajo o empleo para los ingenieros al operar remolcadores híbridos, manifestó que las funciones siguen siendo las mismas; que tienen el mismo motor, un pequeño cambio en el embrague, pero el funcionamiento del embrague es el mismo, y la misma unidad de propulsión. (cfr. f.345)

En repreguntas de la UIM, declaró que consideraría las baterías de litio como un sistema de almacenamiento de energía. En repreguntas de la UIM, se le solicitó leer el primer párrafo de los deberes y responsabilidades de la descripción de puesto. Luego se le preguntó: "¿en ese mismo párrafo que usted acaba de leer podría decirnos, si habla algo de remolcadores híbridos o de tecnología híbrida?", a lo que respondió: "No dice nada de eso, sin embargo, dice ya sean o sea pues dada la probabilidad de que pueda ser otra cosa ya sean hélices gemelas, cicloidales, azimutales, mayores, o sea debe estar capacitado para el equipo que le puedan poner, o sea no necesariamente lo que está aquí."

Sobre las guías que utiliza la sociedad clasificadora para la implementación a bordo de equipos flotantes respecto de inversores y baterías de litio, al preguntársele si las conocía o las había visto, respondió: "*No, no, yo no la conozco. No trabajo en sociedad clasificadora simplemente ellos son los idóneos ellos están certificados para hacer eso así que está de más que yo esté buscando qué es lo que hacen ellos, no.*"

Al preguntársele si conocía los riesgos de trabajar a bordo o en un área donde se tenga batería de litio, respondió: "*No, no conozco los riesgos. No debe haber ningún tipo de riesgo uno, como ya expliqué las baterías que*

actualmente tienen los equipos que tiene el Canal son baterías específicamente para el uso marino, son de alta potencia y de alta seguridad aprobados por clase."

Luego, al preguntársele si era posible que se pudiera llevar a cabo un incendio a bordo del equipo flotante producto de la batería de litio, respondió: "Hay probabilidades de todo ¿no? o sea yo no puedo decir que sí, no puedo decir que no, o sea las probabilidades existen."

Al preguntársele si el personal de ingenieros está capacitado para la extinción de un incendio producto de batería de litio, respondió: "Para empezar los ingenieros de máquina no somos bomberos. Segundo, él tiene un sistema de gestión que protege el cuarto de las baterías, donde el personal que está actualmente a bordo fue capacitado, por los mismos contratistas de cómo se utiliza. Él tiene un sistema de, si no me equivoco, es Novec. No recuerdo exactamente el sistema para el cuarto de baterías."

Al preguntársele si existía algún protocolo que el ingeniero debe seguir en el evento de un incendio producto de batería líquida a bordo de remolcadores híbridos, respondió: "En todos los remolcadores, si hay un incendio, se notifica primeramente al capitán de que tienes una situación en el cuarto de máquinas. Si existe la posibilidad de que el ingeniero, con ayuda ya sea de la tripulación, puedan atender o sofocar el incendio antes de llegar a muelle, se atiende."

Respecto de los riesgos de los inversores de alto voltaje, al preguntársele si conocía de qué manera la ACP iba a eliminar esos riesgos, respondió: "No, no."

Respecto de los riesgos al trabajar con baterías de litio, al preguntársele si conocía de qué manera la ACP actualmente, con los remolcadores híbridos, eliminaría esos riesgos, respondió: "No."

A preguntas de los miembros de la Junta, al consultársele si la asignación de un ingeniero de máquinas de un remolcador ATT a un remolcador HATT, sin capacitación sobre las características del sistema híbrido, podría representar un peligro o riesgo para el ingeniero de máquinas o para el equipo híbrido, respondió: "Yo diría que más para operación del remolcador que para la persona o el equipo. El equipo tiene bastante protecciones y entonces si usted va a tocar botones, o sea, necesita una capacitación."

Al preguntársele si, en su opinión experta, un ingeniero de máquinas asignado a un remolcador ATT requiere capacitación para ser asignado a un remolcador HATT, respondió: "Sí, sí, sí. *Es un equipo nuevo, sí.*"

El testigo Juan José Peralta declaró que ocupa el puesto de gerente de Mantenimiento de Remolcadores en la Autoridad del Canal de Panamá; que su profesión es ingeniero de máquinas; y que tiene veintisiete años trabajando en el Canal de Panamá.

Al mostrársele el documento visible a folio 111 del expediente, reconoció su firma y leyó que la ACP cuenta con equipos que operan con potencia superior a la de los remolcadores, con voltajes superiores a los 480 voltios, AC/DC, inversores y variadores de corriente; que los cuartos de máquina de esos equipos, como dragas y grúas, están bajo responsabilidad de ingenieros de máquina; y que todos los ingenieros de máquina de la ACP cuentan con una licencia que les permite trabajar en todas las embarcaciones de la ACP, incluyendo aquellas con equipos de mayor potencia que los remolcadores de operaciones.

Al preguntársele si había tenido experiencia con embarcaciones híbridas en el Canal de Panamá o si había trabajado a bordo de los remolcadores híbridos, respondió: "No."

Sobre los remolcadores híbridos, al preguntársele si existe alguna planta para tratar el agua potable, respondió: "No existe." Luego indicó que existe un equipo que mide el nivel de cloro del agua en el tanque de agua potable. Al preguntársele quién tiene que darle mantenimiento, vigilancia o monitoreo a ese equipo a bordo, respondió: "El monitoreo lo tiene que hacer el ingeniero a bordo, el mantenimiento lo hace el personal de la planta de agua de tratamiento de agua potable."

Luego de leer el contenido de la Decisión N°12/2019 y del fallo de la Sala Tercera relacionado con el entrenamiento para los ingenieros que realizan funciones de monitoreo de los niveles y dosificación del cloro en los tanques de agua potable, al preguntársele si tenía conocimiento de ese fallo al momento de presentar la respuesta a la solicitud de negociación, respondió: "No."

Al preguntársele si la planta de monitoreo que existe en los remolcadores híbridos existe en los remolcadores ATT, respondió: "No."

Sobre las medidas de seguridad tomadas al determinar la ubicación de las baterías de litio en los remolcadores híbridos, manifestó que no participó en la elaboración del diseño y que no podía responder qué medidas de seguridad utilizaron, pero que el diseño está certificado por clase.

Respecto de los programas de capacitación contratados sobre los remolcadores híbridos y sus componentes, declaró que el contrato de construcción, diseño y entrega incluye un acápite relacionado con la familiarización y capacitación de los equipos a bordo, y que "no hay programas per se."

Sobre el riesgo de incendio en la parte híbrida, declaró que "el riesgo de incendio a bordo de los remolcadores es inherente al ejercicio de las funciones que hacemos y el equipo que operamos." Al preguntársele si el ingeniero ha sido capacitado en cómo combatir un incendio producto de baterías de litio, respondió que "las baterías de litio no se combate el incendio", que es un incendio químico, y que a los ingenieros que hacen guardia se les familiarizó con la utilización del equipo automatizado.

Al preguntársele si el riesgo de incendio existe y si el riesgo de que se propague también existe, respondió: "Es correcto." Luego indicó que "el nivel de riesgo se mitiga en este caso con la capacitación del personal que está a bordo del equipo."

Al preguntársele si conocía algún manual, directriz o protección personal del trabajador cuando está expuesto a un incendio por batería de litio, respondió que la ACP tiene protocolos de atención y protección de incendio de todos los incendios, y que "no hay particularmente un protocolo de un incendio de papel, un incendio de combustible, un incendio de metal, un incendio químico."

Al preguntársele si el agente extintor del cuarto de máquina extingue el incendio producto de batería de litio, respondió: "El incendio producto de batería de litio no se extingue de ninguna forma hasta que se consuma."

A preguntas de los miembros de la Junta sobre si sería beneficioso establecer algún protocolo escrito para la comunicación entre el capitán y el ingeniero de máquina, manifestó que cualquier medida para asegurar una situación adversa dentro de la operación del Canal es bienvenida. Sobre el

sistema híbrido, indicó que “el ingeniero, el cerebro, la madre del sistema está en el cuarto de control, no en el puente”, y que cada vez que el capitán va a arrancar, no puede hacerlo si no le dice al ingeniero que le pase el control.

Al preguntársele si existe alguna nueva función o nueva responsabilidad con respecto a la utilización de los remolcadores híbridos para los ingenieros de máquina, respondió: “Desde mi perspectiva no existe.” Añadió que en la conceptualización de los remolcadores híbridos se analizó “voltajes, funciones de los tripulantes, comodidad de los tripulantes”, y manifestó que “se tuvo mucho cuidado de no afectar la condición de empleo de ningún tripulante a bordo.”

El testigo Tomás Lozano declaró que es gerente de la División de Recursos de Tránsito y que es el encargado de velar por la operación de remolcadores, lanchas, pasacables y transporte terrestre. También indicó que es ingeniero naval y que ocupó posiciones en remolcadores como primer oficial de máquinas, jefe de máquinas, jefe de Máquina Encargado de Remolcador, jefe de Máquina Encargado de Equipo Flotante y gerente de Sección de Mantenimiento de Remolcadores.

Sobre el objetivo de contar con remolcadores híbridos para la operación del Canal, manifestó que la idea es “cumplir con la meta de reducción de la huella de carbono para el 2050”, así como “optimizar los recursos, disminuir los mantenimientos y la reducción del combustible.”

Al explicar cómo la ACP busca cumplir esos objetivos, declaró que, cuando la ACP tomó la decisión de reemplazar los equipos, “se conformó un grupo de expertos” y se buscó en el mercado, “dentro de la tecnología existente”, cuál era la mejor forma de utilizar recursos, ahorro de combustible, eficiencia y economía.

Sobre las funciones de un ingeniero marino en los remolcadores, manifestó que es responsable de velar por la condición de todos los equipos en un remolcador, del “monitoreo” y de que se cumplan los planes de mantenimiento a bordo. También indicó que, por la operación, se encargan de “mantenimientos menores, rutinarios” y solicitan apoyo de los talleres de ACP en caso de trabajos mayores.

Respecto de las modalidades de los remolcadores híbridos, declaró que tienen una combinación “eléctrico *diesel* o combustión interna”, y que el capitán, según la operación, puede operar “*full diesel*” o utilizar una combinación de modos. También señaló que “todas las modalidades es potestad del capitán” y que, cuando el remolcador está pegado a un barco, va a trabajar siempre “*full diesel*” porque necesita toda la potencia del motor.

Al preguntársele si la ACP cuenta con remolcadores que pueden encender máquinas desde el puente donde se encuentra el capitán, respondió: “Es correcto.” Añadió que todos, a excepción de los remolcadores tractores azimutales o “Cerros”, tienen esa posibilidad; y que, en el caso de los híbridos, “el ingeniero arranca y debe pasar un control al puente”, y de ahí en adelante, en caso de emergencia, el capitán tiene la posibilidad de arrancar o parar el equipo.

Al preguntársele si un ingeniero de máquina en el remolcador híbrido realiza mantenimientos o manipula las baterías de litio, respondió: “No”. También indicó que, en caso de reemplazo, lo deben hacer los talleres o los electricistas en los talleres, y que en todos los casos el mantenimiento lo brinda el taller eléctrico.

Sobre riesgos por voltaje, manifestó que “todos los paneles eléctricos, todos los sistemas” están encapsulados en paneles eléctricos, y que los remolcadores híbridos están diseñados para que, si una persona abre un panel en operación, “el remolcador se pararía.” Añadió que cualquier mantenimiento se realiza durante un mantenimiento previamente estipulado o con el remolcador fuera de servicio, no en operación.

Al preguntársele si existe ese mismo riesgo de voltaje en otros remolcadores de la ACP, respondió: “Es correcto.” Señaló que todos los remolcadores operan con generador eléctrico, que eso genera alta tensión para que funcionen los equipos a bordo, y que los cables están encapsulados en un panel eléctrico.

Sobre el cloro, declaró que “los ingenieros tienen la tarea en todos los remolcadores de agregar el cloro para la planta de tratamiento de agua residuales.” Agregó que se trata del cloro que se usa regularmente para lavar, “el cloro 4.25”, y que el ingeniero debe verterlo en un recipiente utilizando lentes de protección y guantes.

Al preguntársele si existe cambio en las condiciones de trabajo de los ingenieros marinos con la implementación de los remolcadores híbridos, respondió: “No existe cambios en la implementación o con la traída de los remolcadores híbridos porque es tecnología existente desde hace muchos años y no implica una tecnología nueva.”

Sobre la capacitación brindada por la ACP, al preguntársele si al finalizar se genera una nueva licencia para los ingenieros, respondió: “No, hay una sola licencia.” Añadió que la licencia es lo que permite que cualquier ingeniero trabaje dentro o fuera de la ACP o en cualquier embarcación, “pero no una capacitación como tal.”

Sobre posibles radiaciones en el remolcador híbrido, manifestó que el fabricante y la sociedad clasificadora hicieron estudios, que “no hay evidencia de que haya radiación como tal”, y que existe una certificación para cada embarcación donde se indica que no hay riesgo para los tripulantes o personas a bordo, certificada por ABS. En repreguntas, al preguntársele dónde reposa ese estudio, respondió: “Está a bordo con los manuales”, y luego indicó: “Está certificado y está en los manuales a bordo de los remolcadores.”

En repreguntas de la UIM, al preguntársele desde cuándo está la tecnología híbrida en el Canal de Panamá, respondió que, en un remolcador como tal, “obviamente son los primeros remolcadores híbridos”, y que son los primeros remolcadores donde se ha conjuntado la tecnología existente para que funcione en un remolcador.

Sobre las baterías de litio, al preguntársele qué debe hacer el ingeniero si emiten gases peligrosos y los sistemas de detección no lo detectan, respondió: “Uno no se va a dar de cuenta.” También manifestó que el área no está hecha para que una persona esté permanentemente en el cuarto de batería y que el ingeniero tiene un monitor donde ve los parámetros de las baterías. Al preguntársele si la emisión de esos gases es peligrosa para la salud humana, respondió: “Podría ser, por eso es que está en un compartimiento cerrado y con una ventilación y unos sensores adecuados para ello.”

Sobre la existencia de procedimientos, manifestó que “todos los remolcadores, como mencioné al principio, tienen una batería” y que “todas las baterías, sin excepción, emiten gases que son tóxicos”. Añadió que, en el caso de las baterías del híbrido, están en un compartimiento especial y con un sistema de extinción de incendio especial para evitar contacto con los

ingenieros. También indicó que colocarlo en un procedimiento podría “encapsular toda la operación”.

Al preguntársele si, en el evento de un incendio que se propague, el ingeniero tiene que combatir el incendio, respondió: “El ingeniero en el Canal de Panamá no combate incendio. Es responsabilidad de los bomberos.” Luego, al leerse la descripción de puesto sobre daños por fuego, explosiones y combatir fuegos a bordo o en tierra, explicó que todos los remolcadores tienen una lista de zafarranchos y que, a requisición del cuerpo de bomberos, podrían lanzar *foam* o agua con el monitor.

Respecto del agua potable en los remolcadores híbridos, declaró que tienen un tanque de agua potable, que se compra agua embotellada para las tripulaciones, y que esos remolcadores tienen un tanque especial donde el ingeniero tiene la posibilidad de agregar cloro y un monitor donde puede ver los niveles. Añadió que sería “una opción” además del agua embotellada, y que sería agregar cloro “en caso de que lo requiera o lo desee.”

A preguntas de los miembros de la Junta sobre un protocolo escrito de comunicación entre capitán e ingeniero, manifestó que establecerlo como protocolo o norma escrita “no”, pero que en la práctica el capitán es quien siempre indica “arránquenme las máquinas.”

Al preguntársele si existen cambios en las condiciones de trabajo, modo, tiempo o lugar para los ingenieros con el uso de los remolcadores híbridos, respondió que “no habría una responsabilidad” más allá de lo que considera, porque “es básicamente la misma función que siempre ha estado realizando.” Añadió que, si tiene un problema con un equipo, debe sacarlo fuera de servicio y tener respaldo de un taller en tierra, y que la licencia es la que válida para operar cualquier equipo.

V. ANÁLISIS Y DECISIÓN DE LA JUNTA.

La Junta de Relaciones Laborales es competente para resolver la presente disputa de negociabilidad, de conformidad con la Ley 19 de 11 de junio de 1997, el Reglamento de Relaciones Laborales y el procedimiento establecido mediante el Acuerdo N°6 de 5 de abril de 2000, modificado por el Acuerdo N°70 de 13 de julio de 2020.

El objeto de la controversia consiste en determinar si la implementación de remolcadores híbridos en la División de Recursos de Tránsito genera materias sujetas a negociación con la UIM. Para resolverlo es indispensable distinguir entre la decisión administrativa de adquirir, incorporar y utilizar estos equipos y los procedimientos y medidas mediante los cuales esa decisión se aplica a los trabajadores de la unidad negociadora.

La Junta no examina la conveniencia técnica, económica o ambiental de la adquisición, ni sustituye a la Administración en la selección de la tecnología necesaria para el funcionamiento del Canal. Su examen se limita a establecer si los efectos laborales acreditados activan el deber de negociar dentro de los límites de la Ley.

El artículo 2 de la Ley 19 define las condiciones de empleo como las políticas, prácticas y asuntos de personal establecidos por la Ley, los reglamentos, las convenciones colectivas u otro instrumento idóneo que afecten las condiciones de trabajo, salvo aquello que la Ley excluya expresamente. Este concepto no se agota en salario, jornada, cargo o licencia; también comprende el modo, tiempo y lugar de la prestación, las condiciones físicas y mentales en que se ejecuta el trabajo, las prácticas operativas y los riesgos relevantes vinculados con su realización.

El artículo 100 reconoce a la Administración, entre otros derechos, los de asignar y dirigir a los trabajadores, asignar trabajo, determinar el personal necesario y adoptar las decisiones correspondientes al funcionamiento del Canal. Tales derechos comprenden la facultad de decidir la incorporación de nuevos equipos y tecnologías.

El numeral 1 del artículo 102 incluye entre las materias negociables aquellas que afecten las condiciones de empleo de los trabajadores de una unidad negociadora, con las exclusiones expresamente previstas. Este numeral exige una incidencia real en las condiciones de empleo, pero no establece literalmente como requisito que se modifiquen el título del cargo, el salario, la licencia o la jornada.

El numeral 2 del artículo 102 dispone que son negociables los procedimientos utilizados para implementar las decisiones administrativas previstas en el artículo 100 y las medidas adecuadas aplicables al trabajador afectado adversamente, salvo que la decisión tenga únicamente un efecto de poca importancia en las condiciones de trabajo. Conforme al criterio reiterado por esta Junta, la determinación del grado exige valorar la naturaleza y extensión del efecto producido o razonablemente esperado, atendiendo las circunstancias del caso en su conjunto.

El numeral 3 del mismo artículo contempla, mediante negociación basada en intereses, la tecnología, los medios y métodos para desempeñar un trabajo. Aunque el contenido material de esta controversia guarda relación con tecnología y métodos de operación, la solicitud de revisión sometida a decisión se sustentó en los numerales 1 y 2. Por ello, la Junta circunscribe esta decisión a esos numerales, sin perjuicio del derecho de las partes a promover, respecto de propuestas comprendidas propiamente en el numeral 3, el mecanismo de negociación basada en intereses.

Finalmente, el artículo 101 impone a las partes el deber de negociar de buena fe, sin que ninguna pueda ser obligada a aceptar una propuesta o efectuar concesiones. Asimismo, previa solicitud, la Administración debe suministrar la información pertinente y legalmente divulgable sobre los asuntos comprendidos en la negociación.

De la valoración conjunta de la prueba documental, testimonial y de la diligencia practicada, la Junta tiene por acreditados los siguientes hechos:

1. Los remolcadores incorporados por la ACP son los primeros remolcadores híbridos de su flota y contienen una parte híbrida que no existía en los ATT.
2. Los equipos incluyen baterías de litio, inversores, sistemas automatizados, alarmas integradas, sistemas de gestión y modos combinados de operación eléctrico-diesel.
3. Los ingenieros de máquina conservan la licencia profesional y la descripción general de puesto aplicables a la operación, inspección, monitoreo y mantenimiento ordinario de los sistemas del remolcador.
4. Los ingenieros no realizan mantenimiento directo ni reemplazo de las baterías de litio; dichos trabajos corresponden a talleres, electricistas o contratistas especializados.
5. La operación exige mayor monitoreo de sistemas y una dinámica específica de coordinación para el arranque y la transferencia de control desde el cuarto de máquinas al puente.

6. Un ingeniero procedente de un ATT necesita capacitación o familiarización previa antes de ser asignado a un HATT. La propia ACP ha impartido y continúa impartiendo esa preparación.
7. Las baterías, inversores y sistemas eléctricos cuentan con mecanismos automáticos de monitoreo, protección y desconexión; no obstante, subsisten riesgos de incendio, propagación, gases y operación incorrecta que se mitigan mediante capacitación, procedimientos y medidas de seguridad.

No quedó acreditado de manera uniforme que los ingenieros tengan actualmente una función obligatoria, permanente y efectiva de dosificación química del agua potable. Sí quedó acreditada la existencia de un equipo de medición y la posibilidad operativa de monitorear niveles y, en determinadas circunstancias, agregar cloro.

La prueba no demuestra que la implementación haya creado un cargo distinto, modificado la licencia profesional, alterado el salario, la jornada o el lugar habitual de trabajo, ni trasladado a los ingenieros el mantenimiento especializado de las baterías. Las funciones generales de operación, inspección, monitoreo, mantenimiento menor y solicitud de apoyo técnico continúan comprendidas en las descripciones de puesto.

Sin embargo, de ello no se sigue que la implementación carezca de toda incidencia laboral. La mayor exigencia de monitoreo, la necesidad reconocida de capacitación previa, la transferencia de control al puente y la exposición a riesgos propios de los sistemas híbridos afectan la manera concreta en que se ejecutan funciones ya pertenecientes al cargo. La circunstancia de que una función general esté incluida en una descripción de puesto no convierte en irrelevante cualquier cambio en los procedimientos, responsabilidades prácticas o condiciones de seguridad para desempeñarla.

En consecuencia, la Junta considera que los efectos laborales de la implementación inciden en condiciones de empleo en el sentido amplio del artículo 2. No obstante, el numeral 1 no permite negociar la decisión administrativa de adquirir y utilizar la tecnología, ni sustraer de la Administración sus facultades de dirección y asignación. La negociabilidad reconocida debe limitarse a los efectos concretos y no a la decisión tecnológica en sí misma.

La incorporación de los remolcadores híbridos constituye una decisión adoptada por la ACP en ejercicio de sus facultades del artículo 100, orientada a objetivos de eficiencia operacional, reducción de consumo y disminución de emisiones. Esa decisión permanece reservada a la Administración.

Para determinar si sus efectos superan el umbral de poca importancia, la Junta valora conjuntamente: la novedad de la tecnología en la flota de remolcadores; la necesidad objetiva de capacitación antes de una asignación; el mayor monitoreo; la coordinación necesaria entre el cuarto de máquinas y el puente; la gravedad potencial de una actuación incorrecta; y la dependencia reconocida de medidas de prevención y respuesta.

Aunque no se acreditó con precisión matemática la frecuencia y duración de cada tarea, el numeral 2 permite considerar tanto el efecto producido como el efecto razonablemente esperado. La necesidad de evitar asignaciones de personal no familiarizado, la existencia de sistemas con voltajes y riesgos diferenciados y la coordinación indispensable para transferir el control demuestran una incidencia operativa concreta, continuada y cualitativamente superior a una variación trivial.

Los mecanismos de certificación, encapsulamiento, monitoreo y desconexión automática reducen la probabilidad del riesgo, pero no eliminan el efecto laboral ni sustituyen la capacitación y los procedimientos. Por el contrario, evidencian que la operación segura depende de medidas concretas de implementación.

En consecuencia, la implementación produce una afectación adversa más que de poca importancia para efectos del numeral 2. Son negociables los procedimientos de implementación y las medidas adecuadas dirigidas a mitigar esos efectos, sin que ello permita negociar la adquisición, puesta en servicio o finalidad operacional de los remolcadores.

La negociación deberá recaer sobre propuestas concretas relacionadas con: la capacitación y familiarización previa; los criterios objetivos para asignar personal debidamente preparado; los procedimientos de comunicación y transferencia de control entre el capitán y el ingeniero; el monitoreo de los sistemas híbridos; los protocolos de seguridad y actuación ante alarmas, incendios, fuga térmica, gases u otras contingencias; y la delimitación de responsabilidades entre el personal a bordo, los talleres y los contratistas especializados.

La referencia a estas materias es enunciativa y delimita el ámbito dentro del cual las partes podrán formular y discutir propuestas. No impone a la ACP un resultado determinado ni la obliga a aceptar compensaciones, modificaciones de puesto u otras concesiones. Cada propuesta deberá respetar los derechos reservados por el artículo 100 y las demás disposiciones aplicables.

Respecto del sistema de agua potable y cloro, la prueba no permite declarar que ya exista una nueva función permanente equiparable a la examinada en la Decisión N° 12/2019. No obstante, si la ACP asigna efectivamente a los ingenieros funciones obligatorias de monitoreo, dosificación o responsabilidad sobre la calidad del agua potable, los procedimientos, capacitación, equipos de protección y delimitación de responsabilidades correspondientes deberán ser objeto de negociación conforme a los criterios de esta decisión.

Para que la negociación sea efectiva, la ACP deberá atender las solicitudes específicas de información pertinente y legalmente suministrable relacionadas con manuales operativos, contenidos de capacitación, protocolos de emergencia y responsabilidades del personal. El deber de suministrar información no comprende documentos legalmente restringidos ni releva a la UIM de formular solicitudes suficientemente precisas.

La UIM solicitó mantener el statu quo hasta la conclusión de la negociación. La suspensión general de la incorporación u operación de los remolcadores afectaría directamente una decisión tecnológica y operativa reservada a la Administración y no se acreditó que resulte indispensable para preservar la eficacia de la negociación. Por ello, no procede ordenar la paralización general.

Sin embargo, la protección efectiva de los trabajadores exige que, mientras se desarrolla la negociación, la ACP no asigne a un remolcador híbrido a un ingeniero que no haya recibido previamente la capacitación o familiarización necesaria para su operación segura. Esta medida provisional no impide la operación del equipo ni predetermina el resultado de la negociación.

Por las consideraciones expuestas, la Junta de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá, en uso de sus facultades legales y reglamentarias,

RESUELVE:

PRIMERO: DECLARAR que la materia sometida a revisión, consistente en la incorporación de remolcadores híbridos en la División de Recursos de Tránsito de la Autoridad del Canal de Panamá, no es negociable bajo el numeral 1 del artículo 102 de la Ley Orgánica, al no haberse acreditado una afectación sustantiva de condiciones de empleo de los ingenieros de máquina.

SEGUNDO: DECLARAR que la materia sometida a revisión sí es negociable bajo el numeral 2 del artículo 102 de la Ley Orgánica, limitada a procedimientos de implementación y medidas adecuadas, al haberse acreditado una afectación adversa más que de poca importancia en las condiciones de trabajo, derivada de sus efectos operativos.

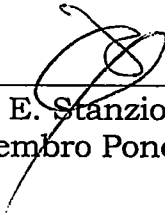
TERCERO: ORDENAR a la Autoridad del Canal de Panamá iniciar con la Unión de Ingenieros Marinos el proceso de negociación correspondiente, limitado a capacitación y familiarización del personal, criterios de asignación de ingenieros capacitados, protocolos de comunicación entre capitán e ingeniero, procedimientos de seguridad, monitoreo de sistemas híbridos, actuación frente a contingencias relacionadas con baterías, inversores y sistemas eléctricos, y delimitación de responsabilidades operativas vinculadas al sistema de agua potable y cloro, en lo que corresponda.

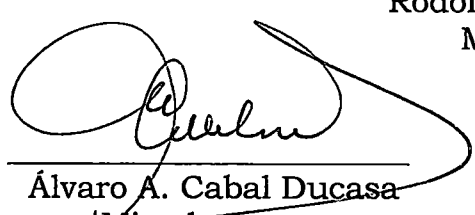
CUARTO: NEGAR las demás pretensiones que excedan el alcance de la negociación reconocida en la presente decisión.

QUINTO: ORDENAR el archivo del expediente una vez cumplidos los trámites correspondientes.

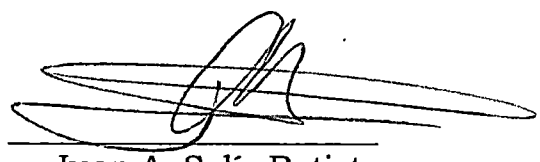
Fundamento de Derecho: Artículos 100 a 102 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá. Capítulo III, Artículo 11 y Capítulo VI, Artículo 59 del Reglamento de Relaciones Laborales de la Autoridad del Canal de Panamá. Artículos 4 y 34 de la Convención Colectiva de la Unión de Ingenieros Marinos. Reglamento de Procedimiento para la Resolución de Disputas sobre Negociabilidad, Acuerdo N°70 de 13 de julio de 2020 de la Junta de Relaciones Laborales.

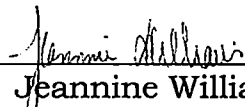
Notifíquese y cúmplase,

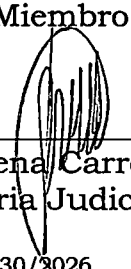

Rodolfo E. Stanzola Sierra
Miembro Ponente


Álvaro A. Cabal Ducasa
Miembro


Luis A. Donadio Santamaría
Miembro


Juan A. Solís Batista
Miembro


Jeannine Williams
Miembro


Magdalena Carrera Ledezma
Secretaría Judicial